

⑫ 公開特許公報 (A) 昭64-67404

⑮ Int.Cl.

B 60 C 11/06

識別記号

厅内整理番号

⑯ 公開 昭和64年(1989)3月14日

7634-3D

審査請求 未請求 発明の数 1 (全4頁)

⑭ 発明の名称 ラジアルタイヤ

⑯ 特願 昭62-221868

⑯ 出願 昭62(1987)9月7日

⑰ 発明者 実藤 和致 神奈川県秦野市鶴巻882-1 E202

⑱ 発明者 清水 裕史 神奈川県川崎市高津区宇奈根743

⑲ 出願人 横浜ゴム株式会社 東京都港区新橋5丁目36番11号

⑳ 代理人 弁理士 小川 信一 外2名

明細書

1. 発明の名称

ラジアルタイヤ

2. 特許請求の範囲

タイヤを車両に装着した場合において、トレッド表面の外側の接地端から幅方向内側に、トレッド接地幅Wの20~50%の幅のリブをタイヤ周方向に環状に設け、前記リブを他のトレッド表面よりも高いグリップ性能を有するコンパウンドで構成したことを特徴とするラジアルタイヤ。

3. 発明の詳細な説明

(発明の技術分野)

本発明は、湿潤路および乾燥路の限界走行(サークル等の危険状態に近いような円旋回走行)においてグリップ性能を向上させ、安全性を高めたラジアルタイヤに関する。

(従来技術)

従来、コーナーを走行する場合のタイヤのグリップ性能(路面保持性)を高めるために、

例えば、車両に装着した場合において旋回中心外側のトレッド裏面に幅の広いリブを設けると共に内側のトレッド裏面に幅の狭いリブ又はブロックを設けた非対称デザインのタイヤ、或いはトレッド半径をタイヤ赤道面に対して左右異ならしめたタイヤなどが提案されている。しかし、これらのタイヤはいずれも湿潤路面、乾燥路面の両路面状態において良好なグリップ性能を有するものではない。

(発明の目的)

本発明は、湿潤路面、乾燥路面の両路面状態において限界性能(グリップ性能、運動性能)、安全性を向上させたラジアルタイヤを提供することを目的とする。

(発明の構成)

このため、本発明は、タイヤを車両に装着した場合において、トレッド表面の外側の接地端から幅方向内側に、トレッド接地幅Wの20~50%の幅のリブをタイヤ周方向に環状に設け、前記リブを他のトレッド表面よりも高

いグリップ性能を有するコンパウンドで構成したことを特徴とするラジアルタイヤを要旨とするものである。

以下、図を参照して本発明の構成につき詳しく説明する。

第1図(A)は車両に装着された場合の本発明のラジアルタイヤの一例の子午線方向断面説明図、第1図(B)はそのトレッド表面に形成されたトレッドデザインの展開説明図である。

第1図(A)において、左右一対のビードワイヤ1、1間にカーカス層(図示せず)が装架され、トレッド2においてはこのカーカス層の上に2層のベルト層3がタイヤ周方向に環状に配置されている。トレッド表面4には、第1図(B)に示すトレッドデザインがタイヤ周方向に環状に形成されている。

本発明のタイヤでは、車両に装着された場合において、第1図(B)に示すように、トレッド表面4の外側の接地端部から幅方向内

側にリブ10をタイヤ周方向に環状に設けている。リブ10の幅W₁は、トレッド接地幅Wの20~50%の範囲であり、25~40%の範囲であることが好ましい。20%未満では乾燥路面におけるコーナリング時に有効なグリップ性能を得ることができず、一方、50%を超えると湿潤路面におけるコーナリング時に有効な溝面積を大きくできずかえって湿潤路面での安定を損なうこととなる。リブ10には、排水性を高めるために、複数のラグ溝11a,11bを設けてもよい。また、リブ10には、第2図に示すようにタイヤ周方向に細溝12を設け、この細溝12から一方向に複数のラグ溝13aを配置してもよく、さらに、第3図に示すようにタイヤ周方向に細溝12を設け、この細溝12から両方向に複数のラグ溝13a,13bを配置してもよい。要は、リブ10が実質的に幅の広いリブの形態を失わない範囲内において、リブ10にどのような溝を設けててもよい。

リブ10以外のトレッド表面、すなわちW-

W₁の領域には、湿潤路走行時の排水効果を高めるために幅の狭いリブ又はブロックを配置すればよい。

また、本発明のタイヤでは、リブ10を他のトレッド表面(W-W₁の領域)よりも高いグリップ性能を有するコンパウンドで構成する(以下、高いグリップ性能をハイグリップという)。第1図(A)では、A部をB部よりもハイグリップのコンパウンドで構成する。ここで、コンパウンドとは、ゴム組成物、すなわち天然ゴム、ポリブタジエンゴム等のゴム原料に加硫剤、老化防止剤等の添加剤を配合したものという。このため、A部には下記のJIS HSおよびtan δを有するハイグリップでモジュラスの低いコンパウンドを用い、また、B部には下記のJIS HSおよびtan δを有するモジュラスの高いコンパウンドを用いればよい。tan δとは、岩本製作所製の粘弾性スペクトロメータを用い、初期歪10%、動歪2%の伸張変形を与え、振動数20Hz、霧圏

気温度20℃で測定した値である。

A部のコンパウンド

JIS HS	73~55(例えば、60)
tan δ	0.85~0.6(例えば、0.80)

B部のコンパウンド

JIS HS	75~60(例えば、70)
tan δ	0.78~0.45(例えば、0.75)

ところで、キャップトレッドコンパウンドの一般的な物性傾向として、コンパウンドのグリップ性能を高めようすると硬度が低下してしまう。したがって、タイヤを全体的にハイグリップコンパウンドで構成すると、大きなスリップアングルの場合にはグリップ力が高くなることによりコーナリングフォース(CF)は高くなるが、トレッド部の剛性が低いためにスリップアングルの小さな領域では発生するコーナリングパワー(CP)が低

くなり、このために限界走行にはよいが一般走行では操縦安定性が低下するという欠点がある。これに対し、本発明では、デザイン的にトレッド剛性の高い幅の広いリップ10の部分にモジュラスの低いハイグリップコンバウンドを使用するためこの部分のトレッド剛性はそれほど低下せず、その他の部分はモジュラスの高いコンバウンドで構成するため、タイヤ接地部全体としてのトレッド剛性の低下は少なく、したがってスリップアングルの小さな領域で発生するCPの低下を少なくすることができます。また、コーナーを走行する場合、旋回中心外側のタイヤの外側接地部が重要となるが、本発明のタイヤではこの部分が幅の広いハイグリップのコンバウンドからなるリップ10で構成されるため、発生するCFが高い。このため、本発明によれば、一般走行性および限界走行性に優れたタイヤを提供することができる。

以下に実施例を示す。

実施例

下記のタイヤS₁、S₂、S₃につき、室内コーナリング特性を評価した。この結果を下記表1にタイヤS₁を100として指數で示す。

また、湿润路、乾燥路をそれぞれ半径50mで円旋回した場合の限界横加速度Gを評価した。この結果を下記表2にタイヤS₁を100として指數で示す。

(1) タイヤS₁ (比較タイヤ)。

タイヤサイズ 225/50 R16。第1図 (A)。(B) のトレッドデザインおよび構造。トレッド部全体を硬いコンバウンド (JIS HS=70、 $\tan \delta = 0.75$) で構成。

(2) タイヤS₂ (比較タイヤ)。

タイヤサイズ 225/50 R16。第1図 (A)。(B) のトレッドデザインおよび構造。トレッド部全体を柔らかいコンバウンド (JIS HS=60、 $\tan \delta = 0.80$) で構成。

(3) タイヤS₃ (本発明タイヤ)。

タイヤサイズ 225/50 R16。第1図 (A)。(B) のトレッドデザインおよび構造。W₁=Wの30%。A部を柔らかいコンバウンド (JIS HS=60、 $\tan \delta = 0.80$) で構成。B部を硬いコンバウンド (JIS HS=70、 $\tan \delta = 0.75$) で構成。

表1

	S ₁	S ₂	S ₃
CF (SA 1°)	100	94	99
CF (SA 6°)	100	108	106

注)

SA : スリップアングル。

表1から判るように、本発明タイヤ (タイヤS₃) は、スリップアングルの小さい (SA 1°) ときのコーナリングフォース (CF)、すなわちコーナリングパワー (CP) は殆ど低下しない。また、スリップアングルが大きい (SA 6°) ときにはコーナリングフォース (CF) が高くなる。したがって、本発明タイヤは限界走行および一般走行に際して操縦安定性が低下しないことが判る。

表2

	S ₁	S ₂	S ₃
湿润路限界横加速度G	100	106	105
乾燥路限界横加速度G	100	108	107

表2から明らかなように、本発明タイヤ（タイヤS₂）は湿润路および乾燥路とともに高い限界横加速度Gを示し（グリップ力が大）、限界走行性に優れていることが判る。

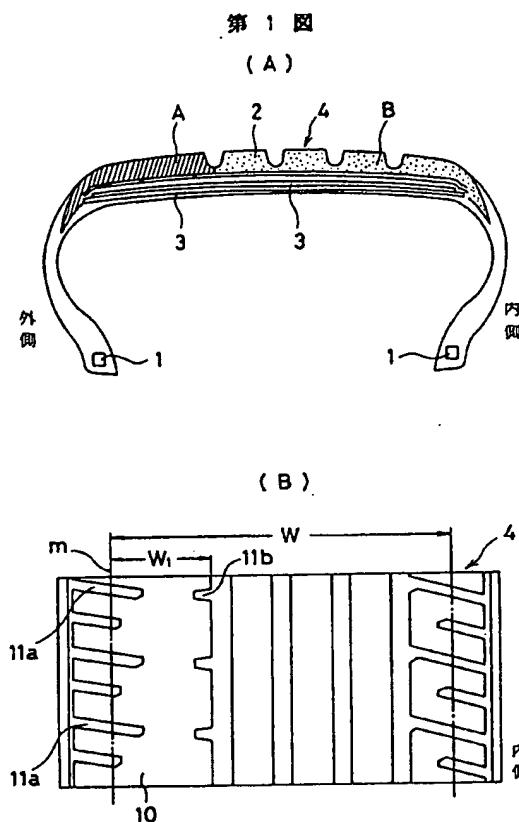
（発明の効果）

以上説明したように本発明によれば、湿润路面、乾燥路面の両路面状態において一般走行性能に優れ、さらには限界走行性能に優れた安全性の高いラジアルタイヤを提供することが可能となる。

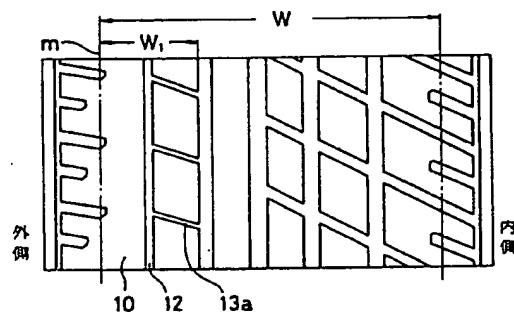
4. 図面の簡単な説明

第1図(A)は車両に装着された場合の本発明のラジアルタイヤの一例の子午線方向断面説明図、第1図(B)はそのトレッド表面に形成されたトレッドデザインの展開説明図、第2図および第3図はそれぞれ別のトレッドデザインの展開説明図である。

1・・・ビードワイヤ、2・・・トレッド、3・・・ベルト層、4・・・トレッド表面、10・・・リブ。



第2図



第3図

